Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7312**

19. Wahlperiode 24.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/6736 –

Standards und Rahmenbedingungen bei Fahrzeugdaten für die Mobilität des 21. Jahrhunderts

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Internet der Dinge führt in allen Bereichen unserer Wirtschaft zu umwälzenden Veränderungen. Alle heute entstehenden wirtschaftlichen Ökosysteme führen zu verstärkter digitaler Interaktion, einer tiefer reichenden Integration der Wertschöpfungsketten und einer zunehmenden Abhängigkeit der Marktteilnehmer untereinander. Die wachsende Konnektivität, die Konvergenz von Hardware und Software, die Verbreitung smarter Sensoren und die wachsende Bedeutung von Big Data erfordern die Entwicklung neuer, umfassender Ansätze.

Datenverfügbarkeit, Wahlfreiheit für Halter und Nutzer und Vertrauen in die Sicherheit der Nutzung von Daten sind unabdingbar für die Funktionsfähigkeit sowie die Innovationsfähigkeit und das Wachstum dieser neuen digitalen Wirtschaft. Cybersicherheit und Datenschutz werden zum Dreh- und Angelpunkt einer zuverlässigen, nachhaltigen und sicheren Wirtschaft vor allem im Mobilitätssektor.

Ein wichtiges Element des digitalen Wandels in der Mobilität ist die Glaubwürdigkeit darüber, dass die Sicherheit von Daten und vernetzten Systemen gewährleistet ist. Neue Entwicklungen wie das automatisierte und zukünftige vernetzte Fahren sowie multimodale Nutzungsmodelle in der Mobilität hängen daher von den im Fahrzeug generierten Daten ab. In diesem Zusammenhang produzieren bereits heute moderne Autos eine große Menge an Daten, die in der Regel immer personenbezogen sind, soweit diese mit der Fahrzeugidentifikationsnummer („FIN“) verbunden sind. Fahrzeugdaten als Produkte der fortschreitenden Digitalisierung der Mobilität sind ein schnell wachsender Bestandteil in der Gestaltung und Nutzung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur. Funktionelle gesetzliche Standards, die Innovation ermöglichen und Verbraucher- und Datenschutz gewährleisten, sind dafür die grundlegende Voraussetzung einer erfolgreichen Nutzung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Fragen der Cybersicherheit, des Zugangs zu und Besitzes von Fahrzeugdaten sowie die Nutzung von Fahrzeugdaten in vielfältigen Geschäftsmodellen müssen daher heute angegangen werden, um innovative Mobilität zu ermöglichen. Rahmenbedingungen hierzu können aber nicht allein auf nationaler Ebene

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Januar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

entstehen, sondern müssen auf europäischer und internationaler Ebene vorangetrieben und beschlossen werden. Hierbei fällt Deutschland als Automobilnation eine besondere Rolle in den Verhandlungen und in einer Vorbildfunktion zu.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die aktuelle und zukünftige Bedrohung von Fahrzeugen in Deutschland durch Hackerangriffe ein?

Die zunehmende Vernetzung von Fahrzeugen birgt neben Potentialen zum Beispiel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit grundsätzlich auch neue Risiken im Bereich der IT- und Datensicherheit. In den vergangenen Jahren konnten Sicherheitsforscher nachweisen, dass die Kommunikationsschnittstellen einzelner Fahrzeugmodelle für Cyberangriffe anfällig waren, da in die Steuerung der Fahrzeuge eingegriffen werden konnte. Diese potenziellen Sicherheitslücken konnten durch die Hersteller mittlerweile geschlossen werden.

2. Besitzt die Bundesregierung ein Konzept zur Sicherung von Fahrzeugen vor Hackerangriffen, und welche Maßnahmen unternimmt sie konkret zu diesem Zweck?

3. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Mindestanforderungen an die Cybersicherheit bei neu zuzulassenden Fahrzeugen in Deutschland erforderlich?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der hohe Stellenwert der IT-Sicherheit spiegelt sich in der Strategie der Bundesregierung zum automatisierten und vernetzten Fahren wider.

Im Bereich Fahrzeuge gehören zu den entsprechenden Handlungsempfehlungen u. a. verbindliche Mindestanforderungen an IT-Sicherheitskonzepte, die Evaluierung und Zertifizierung von sicherheitsrelevanten Komponenten und die Gewährleistung der IT-Sicherheit über den Lebenszyklus des Fahrzeuges durch fortlaufende Bereitstellung von Softwareupdates und der regelmäßigen Prüfung etwa in der Hauptuntersuchung. Die genannten Mindestanforderungen und die Kriterien zur Evaluierung und Zertifizierung sollen in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) entwickelt werden. Die konkreten technischen Konzepte zur IT-Sicherheit müssen durch die Fahrzeug-Hersteller erarbeitet werden. Die Einhaltung von Mindestanforderungen soll bei der Typgenehmigung nachgewiesen werden.

Bei personenbezogenen Fahrzeugdaten ergeben sich aus den datenschutzrechtlichen Vorgaben Mindestanforderungen zur IT-Sicherheit und zur Gewährleistung eines angemessenen IT-Sicherheits-Schutzniveaus.

4. Wie soll sichergestellt werden, dass die vom Fahrzeug erfassten und übermittelten Daten vor Veränderungen geschützt bleiben?

6. Welche Schritte sind vorgesehen, um die Sicherheit bzgl. Fahrzeugdaten und -systemen über die gesamte Lebenszeit eines Fahrzeuges sicherzustellen?

7. Wie können unabhängige dritte Parteien sicherstellen, dass im Fahrzeug Datenschutzstandards eingehalten werden und welche Softwareversionen installiert sind?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Wie sollen bei einer Veräußerung (Halterwechsel) und bei der endgültigen Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges die Datenschutzanforderungen der bisherigen Nutzer des Fahrzeuges sichergestellt werden?

9. Gibt oder gab es in dieser Hinsicht Gespräche oder Verhandlungen auf europäischer oder internationaler Ebene, und wenn ja, wie hat sich die Bundesregierung dort bisher positioniert?

10. Sind die Anforderungen sowie die Umsetzung was Anonymisierung und Pseudonymisierung von Fahrzeugdaten anbelangt aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?

11. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrzeugdaten geschützt und ausgewertet, nachdem sie einmal gesammelt wurden (Weitergabe, Auswertung, Speicherung, Datensicherheit), bzw. unter welchen Bedingungen und mit welchem Datenschutz werden die gesammelten Daten an Mehrwertdienste bzw. Dritte (Versicherung) weitergegeben?

12. Ist es Nutzern (Fahrzeugführer und/oder -halter) von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen möglich, Entscheidungen zur Verwendung ihrer Daten mündig, situationsabhängig im Betrieb des Fahrzeugs und unter der Bedingung vollständiger Information zu treffen?

Die Fragen 4 und 6 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Soweit personenbezogene Daten betroffen sind, ergeben sich die rechtlichen Vorgaben zu ihrem Schutz aus dem Datenschutzrecht, insbesondere aus den Bestimmungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung.

Zur Überwachung der Beachtung und Durchsetzung dieser Datenschutzstandards verfügen die zuständigen Behörden über die erforderlichen Ermittlungs-/Prüfrechte und Sanktionsmöglichkeiten.

Zur Datenübertragung sollen die Daten mit Hilfe kryptografischer Verfahren verschlüsselt werden. Für die Car2Car-Kommunikation ist der Einsatz digitaler Signaturen standardisiert worden. Eine Maßnahme zur Aufrechterhaltung der IT-Sicherheit sind Software-Updates, die durch die Hersteller bereitgestellt werden.

Die Verantwortung für die Ausgestaltung der Technik, der Software/-Versionen und der erforderlichen organisatorischen Maßnahmen im Kontext der vertraulichkeitswahrenden Datenverarbeitung liegt derzeit bei den Fahrzeugherstellern.

5. Welche Anforderungen und Bedingungen muss die zukünftige amtliche Überwachung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen erfüllen angesichts sicherheitsrelevanter Veränderungen und Manipulationsmöglichkeiten durch Software-Updates?

Im Rahmen der europäischen Typgenehmigung wurden die Weichen für zukünftige Veränderungen an Fahrzeugen durch Software-Updates durch Dokumentation der Software-Version gestellt. Darüber hinaus sind auf internationaler Ebene bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) „Guidelines on cybersecurity and data protection“ erarbeitet worden, auf deren Grundlage derzeit harmonisierte Regelungen für Fahrzeuge in Bezug auf Cybersicherheit und Software-Updates entwickelt werden.

Für die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge erfolgt die nationale Umsetzung der verpflichtenden europäischen Richtlinie 2014/45/EU in Deutschland unter anderem durch die Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

§ 29, Anlagen VIII und VIIIa der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und deren Änderungen. Die Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission zur europäischen Richtlinie 2014/45/EU, die in den Mitgliedstaaten unmittelbar zur Anwendung kommen wird, tritt am 20. Juli 2020 in Kraft und wird die Fahrzeughersteller zur Lieferung von technischen Informationen – auch zur Prüfung über die elektronische Schnittstelle – verpflichten. Dies schließt im Anhang der Durchführungsverordnung beim Prüfpunkt Motorleistung die Software-Identifikationsnummer der ursprünglichen und der aktualisierten Softwareversion einschließlich Prüfsummen oder ähnlichen Daten zur Integritätsprüfung für Kraftfahrzeuge ein.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Regelung der Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über Original Equipment Manufacturer (OEM)-Server bezüglich des Verbraucher- und Datenschutzes?

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über OEM-Server bezüglich der Frage des fairen Wettbewerbs?

22. Sieht die Bundesregierung aktuell die Notwendigkeit, eine von OEM-Servern unabhängige Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten zu etablieren?

25. Wie schätzt die Bundesregierung die Vor- und Nachteile von unabhängigen Servern von Drittanbietern, sogenannte Trust Center, im Bezug auf die Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten ein, insbesondere mit Blick auf fairen Wettbewerb und im Vergleich zur aktuellen Praxis rund um OEM-Server?

Die Fragen 13, 20, 22 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zusammenhang mit der Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten sind insbesondere Fragen der Fahrzeugsicherheit, des Verbraucherschutzes, des Wettbewerbs, der Datensicherheit und des Datenschutzes von Bedeutung. Diese müssen im Hinblick auf mögliche alternative Optionen des Datenzugangs sorgfältig abgewogen werden. Die Beratungen dazu sind sowohl auf europäischer Ebene als auch innerhalb der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen.

14. Soll der OEM zur Wahrung der Produktsicherheit Zugriff auf Fahrzeugdaten gewährt bekommen?

    Wenn ja, auf welche konkreten Daten, und wie soll die Zustimmung des jeweiligen Nutzers eingeholt werden?

15. Will die Bundesregierung die Voraussetzung schaffen, dass natürliche oder juristische Personen ein Eigentumsrecht an Fahrzeugdaten erwerben können, und wenn ja, wie will sie dies tun?

19. Was sind die Ziele der Bundesregierung für zukünftige Verhandlungen zu Fahrzeugdaten mit Blick auf Zugangsrechte und -bedingungen sowie hinsichtlich der Entwicklung einer wettbewerbsfähigen Datenwirtschaft auf europäischer und internationaler Ebene?

24. Welche Maßnahmen sind geplant, um berechtigten Kreisen diskriminierungsfreien und unverfälschten Zugang zu Fahrzeugdaten und -systemen zu ermöglichen bei gleichzeitigem Schutz vor unberechtigten Zugriffen oder Hacker-Angriffen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich auf Ebene der Europäischen Union, und insbesondere im Rat der Europäischen Union, für eine Regelung des Zugangs, der Übertragung und Speicherung von im Fahrzeug generierten Daten einzusetzen?

Die Fragen 14, 15, 19, 24 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft gemäß den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag, „ob und wie ein Eigentum an Daten ausgestaltet sein kann“. Für personenbezogene Fahrzeugdaten ist der Rechtsrahmen durch die Regelungen zum Daten- und Privatsphärenschutz, insbesondere durch die EU-Datenschutz-Grundverordnung vorgegeben.

Die von der Bundesregierung einberufene Datenethikkommission, erarbeitet seit September 2018 Empfehlungen für einen ethischen Rahmen für die Datenpolitik. Sie soll entsprechend den Leitfragen der Bundesregierung binnen eines Jahres einen Entwicklungsrahmen unter anderem für den Umgang mit Daten erarbeiten. Hierzu gehört auch der Bereich der Zugriffs- und Ausschließlichkeitsrechte an Daten. (vgl.: www.bmjv.de/DE/Ministerium/ForschungUndWissenschaft/Datenethikkommission/Datenethikkommission.html und www.bmi.bund.de/DE/themen/it-und-digitalpolitik/datenethikkommission/datenethikkommission-node.html).

Für weitere Beratungen der Bundesregierung zum Thema werden die Ergebnisse der Arbeit der Datenethikkommission abgewartet. Aktivitäten der Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene hierzu sind gegenwärtig noch nicht absehbar.

16. Wer verfügt nach Kenntnis der Bundesregierung heute über die von in Deutschland zugelassen Fahrzeugen erzeugten Fahrzeugdaten?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Angaben vor.

17. Wem gehören nach Meinung der Bundesregierung die von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen erzeugten Fahrzeugdaten?

Bislang kennt die Rechtsordnung in Deutschlang keine allgemeine eigentumsrechtliche Zuordnung von Daten. Vielmehr richtet sich die Verfügungsbefugnis unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und vertraglicher Vereinbarungen bislang nach der im Einzelfall gegebenen rechtlichen Zulässigkeit und technischen Zugriffsmöglichkeit auf die Daten.

18. Wie will die Bundesregierung die Bereitstellung von nichtpersonenbezogenen Mobilitätsdaten fördern, welchen Nutzen erhofft sie sich daraus, und wie will sie verhindern das durch nichtpersonenbezogene Mobilitätsdaten Verbraucher- und Datenschutzrechte verletzt werden?

Die Bundesregierung erwartet durch die Bereitstellung nicht-personenbezogener Mobilitätsdaten einen Innovationsschub für die Mobilität der Zukunft. Bereits in der letzten Legislaturperiode hat die Bundesregierung mehrere rechtliche und technische Maßnahmen umgesetzt, mit denen die Zugangshürden zu mobilitätsrelevanten Daten abgebaut werden konnten. Hierzu zählen die Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes und die Einführung eines Open-Data-Gesetzes für die unmittelbare Bundesverwaltung genauso wie der Aufbau eines Mobilitäts-Daten-Marktplatzes und einer Open-Data-Plattform für Daten aus dem Themenspektrum der Mobilität (mCLOUD). Auch aus der Forschungsinitiative Modernitätsfonds (mFUND) werden Impulse für eine breitere Bereitstellung nicht-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

personenbezogener Mobilitätsdaten erwartet. In diesem Zusammenhang stellt die Bundesregierung bis 2020 150 Mio. Euro für datenbasierte Forschung und anwendungsorientierte Entwicklung bereit.

Für alle nicht-personenbezogenen Daten, die gemäß § 12a des E-Government-Gesetzes als Open Data bereitgestellt werden, gelten die in §§ 3 bis 6 des Informationsfreiheitsgesetzes aufgeführten Ausnahmetatbestände, die auch den Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen einschließen.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung weiterhin die Richtlinie 2010/40/EU und ihre delegierten Rechtsakte umsetzen. Im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 2017/1926 werden Mindestanforderungen festgelegt, um die grenzüberschreitende Verfügbarkeit und Qualität von Daten zur Generierung multimodaler Reiseinformationen zu gewährleisten. Diese Daten sollen zukünftig über einen nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden

21. Sieht die Bundesregierung aktuell die Notwendigkeit, die bestehende Praxis bezüglich der Übertragung und Speicherung von Fahrzeugdaten allein über OEM-Server zu ändern, und wie will sie sicherstellen, dass diese Daten ohne Filterung oder Änderung an die interessierten Stellen (z. B. für hoheitliche Tätigkeiten oder staatliche Überwachung) weitergegeben werden?

23. Welche Personen und Institutionen, sowohl der öffentlichen Hand wie auch der Privatwirtschaft, müssen aus Sicht der Bundesregierung einen vollständigen oder teilweisen Zugang zu Fahrzeugdaten haben?

Die Fragen 21 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach geltendem EU-Recht müssen bestimmte Systeme eine Übertragung von Fahrzeugdaten außerhalb des Fahrzeugs ermöglichen (z. B. automatisierter Notruf im Fall eines Unfalles (eCall)). Dies wird voraussichtlich auch für geplante Systeme erforderlich sein (z. B. Unfalldatenspeicher (event data recoder/ EDR)). Die Beratungen diesbezüglich sind noch nicht abgeschlossen.

Im Hinblick auf hoheitliche Aufgaben kann ein direkter, d. h. nicht über eine Server-Infrastruktur realisierter, Zugriff auf Fahrzeugdaten bspw. im Kontext von Ermittlungsverfahren oder zum Zwecke der Gefahrenabwehr erforderlich sein.

27. Wie kann im Bereich von Mobilitätsdaten das Zusammenspiel von Kartellrecht einerseits und Lauterkeits-, Verbraucherschutz- sowie Datenschutzrecht andererseits optimiert und besser verzahnt werden?

Die Bundesregierung berücksichtigt im Bereich der Mobilitätsdaten sämtliche betroffenen Rechtsgebiete.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4, 6 bis 12, 13, 20, 22 und 25 verwiesen.

28. Welche Verkehrsdaten der öffentlichen Hand sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits öffentlich verfügbar, und welche sollen es im Laufe der aktuellen Legislaturperiode noch werden?

Über den Mobilitäts Daten Marktplatz, das Open-Data-Portal des BMVI, das Open-Data-Portal von Bund und Ländern sowie die Geodateninfrastruktur Deutschland sind viele Verkehrsdaten öffentlich zugänglich. Die Bundesregierung wirkt u. a. mit dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ oder dem mFUND darauf hin, den Anteil öffentlich verfügbarer Verkehrsdaten weiter zu erhöhen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

In der laufenden Legislaturperiode wird durch die Einrichtung eines öffentlich zugänglichen, nationalen Zugangspunktes, die Verfügbarkeit multimodaler Verkehrs- und Reisedaten verbessert.

29. Welche Verkehrs- und Fahrzeugdaten sind nach Ansicht der Bundesregierung wichtig für Car2Car- und Car2Infrastructure-Projekte?

Im Rahmen der Car2Car- und Car2Infrastructure-Kommunikation ist die Bereitstellung von Verkehrs- und Fahrzeugdaten von Bedeutung, um etwa eine aktuelle Übersicht der Verkehrslage zu erhalten, die allen Verkehrsteilnehmern zugutekommt. Generell gilt, dass Daten für den Betrieb sicherheitsrelevanter Dienste Priorität zukommt. Eine Liste der Dienste, die Marktreife erlangt haben und vor der Einführung stehen, findet sich in der Mitteilung der EU-Kommission „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“ (COM (2016) 766 final).

Darüber hinaus fördert die Bundesregierung Forschungs- und Erprobungsprojekte zur Untersuchung von Datenformaten zur Übertragung von verkehrsrelevanten Informationen und der Frage, welche Verkehrsinformationen Fahrzeugen auch im Hinblick auf automatisierte Fahrfunktionen zur Verfügung gestellt werden sollen.

30. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, durch eine Regelung bezüglich des Zugangs, der Übertragung und Speicherung von im Fahrzeug generierten Daten die Fahrzeug- und Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13, 20, 22 und 25 verwiesen.

31. Welche Mobilfunkstandards werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zur Übertragung von Fahrzeugdaten und insbesondere Over-the-air (OTA)-Updates verwendet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, da bisher keine verbindliche Norm für die Übertragung der OTA-Updates von Fahrzeugen und Steuergeräten existiert.

32. Welcher Mobilfunkstandard ist aus Sicht der Bundesregierung am besten geeignet, um die sichere und schnelle Übertragung von Fahrzeugdaten und insbesondere OTA-Updates bei Fahrzeugen zu gewährleisten?

Telekommunikationsstandards müssen höchste Anforderungen an Datensicherheit erfüllen.

33. Wie schätzt die Bundesregierung die Notwendigkeit von flächendeckendem, hochleistenden Mobilfunk für den zukünftigen Betrieb von Fahrzeugen in Deutschland ein, und welche Konsequenzen zieht sie daraus für den Ausbau von 5G in Deutschland?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 20 und 21 auf Bundestagsdrucksache 19/5283 und zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 19/7005 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333